

# SicherheitsProfi

POSTLOGISTIK | TELEKOMMUNIKATION

Das Magazin der BG Verkehr



## Essen, das dich weiterbringt 26

**Teilnehmende gesucht**

# Studie der BG Verkehr zu Gleitsichtbrillen

Die BG Verkehr sucht Lkw- sowie Omnibus-Fahrerinnen und -Fahrer mit Gleitsichtbrillen für eine Studie zu Spiegelsatzsystemen (SES). Die Studie will ermitteln, ob Brillenträgerinnen und -träger die SES-Monitore aus unterschiedlichen Entfernungen genauso gut erkennen wie Menschen ohne Brille.

- Wo? Im Fahrsimulator des Instituts für Arbeit und Gesundheit der DGUV Akademie in Dresden
- Wann? Mittwoch, 4. März, und Donnerstag, 5. März 2026.  
Weitere Termine auf Anfrage im Zeitraum April bis Juni 2026.  
(Dauer etwa 70 bis 80 Minuten)

Weitere Infos auf:  
[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 25173651

Kontakt:  
[arbeits-und-verkehrsmmedizin@bg-verkehr.de](mailto:arbeits-und-verkehrsmmedizin@bg-verkehr.de)



**50 €**  
Aufwands-  
vergütung



## Klarer Kurs in stürmischer Zeit

An dieser Stelle möchte ich mich als neuer Vorsitzender der Geschäftsführung der BG Verkehr bei Ihnen vorstellen. Mein Name ist Stefan Höppner, ich bin 57 Jahre alt und gehöre der Geschäftsführung bereits seit Mai 2016 an. In den nunmehr fast zehn Jahren bei der BG Verkehr durfte ich die Bedürfnisse unserer Mitgliedsunternehmen und unserer Versicherten sehr gut kennenlernen.

Deshalb möchte ich das, was die BG Verkehr bereits heute definiert, erhalten und ausbauen: die Qualität unserer Rehal Leistungen sowie unserer Mitgliedsbetreuung und natürlich unsere ausgezeichnete Präventionsarbeit. Aber wir wollen noch besser und effizienter werden. Einen besonders kräftigen Hebel bieten dabei die Digitalisierung und Künstliche Intelligenz (KI). Um hier schneller voranzukommen, kooperieren wir seit Kurzem im IT-Bereich mit sechs anderen Berufsgenossenschaften. Über konkrete Projekte und erste Erfolge werden wir bereits in Kürze berichten können.

Politisch befindet sich die gesetzliche Unfallversicherung in einer unruhigen Zeit. Die Forderung nach Entbürokratisierung und einer Reform der Sozialversicherung wird auch mit uns diskutiert. Um es klar zu sagen: Auch die BG Verkehr muss ihre Arbeit regelmäßig überprüfen, und wenn etwas effizienter erledigt werden kann, werden wir das tun. Das Fundament unserer Arbeit in den Betrieben bildet aber eine wirkungsvolle Prävention. Sie ist die Voraussetzung dafür, dass unsere Leistungen finanzierbar bleiben. Weniger Unfälle oder weniger Berufskrankheiten bedeuten weniger Kosten. Eine neue wissenschaftliche Studie besagt, dass jeder Euro, den wir in die Prävention investieren, einen Nutzen von mindestens 2,20 Euro durch geringere Aufwendungen für Heilbehandlung und Rehabilitation erzeugt. Auch deswegen haben wir in den letzten zehn Jahren trotz Kostensteigerung im Gesundheitswesen sowie jährlicher Rentenerhöhungen eine rückläufige Beitragsentwicklung über den Durchschnitt aller Betriebe. Vor diesem Hintergrund kann der Wert der Prävention für die Betriebe und die BG Verkehr nicht hoch genug eingeschätzt werden.

Ich freue mich, gemeinsam mit unserer Selbstverwaltung und den Beschäftigten der BG Verkehr für Sie und Ihr Team arbeiten zu dürfen.

Herzlichst



Stefan Höppner  
Vorsitzender der Geschäftsführung der BG Verkehr

*»Wenn etwas effizienter  
erledigt werden kann,  
tun wir das!«*



# Inhalt

## SCHNELL INFORMIERT

### 6 Arbeitssicherheit & Gesundheitsschutz

Unfallmeldungen

### 13 Verkehrsmeldungen

## SCHWERPUNKT

### 16 DGUV Vorschrift 2

Modern und mit mehr Möglichkeiten

## SICHER ARBEITEN

### 10 Fahrerassistenzsysteme

Wenn der Computer unterstützt

### 14 Sicherheitsgurt

Schocken, mahnen  
und erklären?

### 20 Neuer Hauptgeschäftsführer

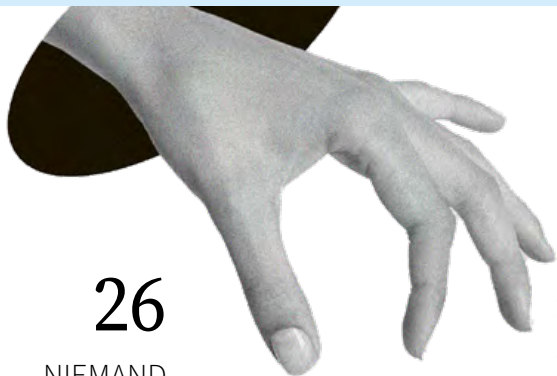
„Unser Beitragsniveau ist stabil“

### 22 Zahlen & Fakten

Das leistet die BG Verkehr für Sie

### 23 Cartoon „Autsch!“

Achtung, Rücken!



# 26

NIEMAND  
NIMMT DIR DIE  
BUTTER VOM  
BROT



Jetzt  
online



DER DIGITALE SICHERHEITSPROFI



**Sie möchten das Magazin online lesen?  
Hier erfahren Sie mehr:**

[www.sicherheitsprofi.de](http://www.sicherheitsprofi.de)

## GUT VERSICHERT &amp; GESUND

## 24 Gesundheitstipps &amp; mehr

## 26 Ernährung

Niemand nimmt dir die Butter vom Brot

## 28 Individualprävention

Arbeiten trotz Berufskrankheit

## SERVICE

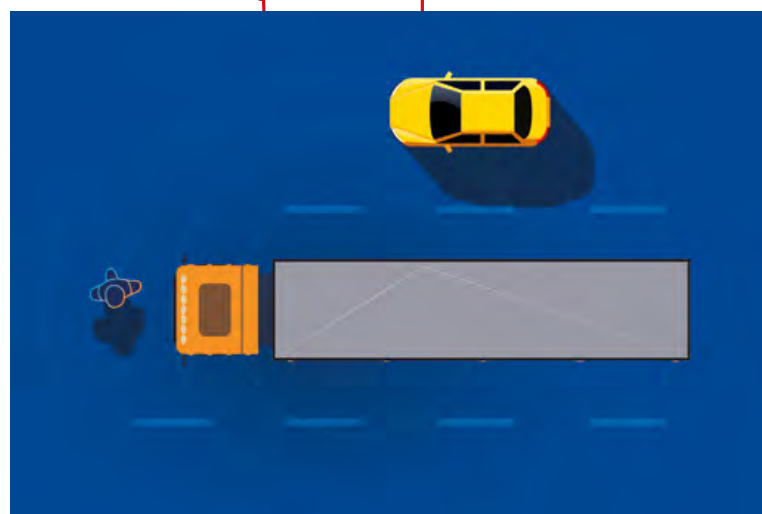
## 30 Prävention aktuell

„Gefährdungsbeurteilung ist der Schlüssel“

## 30 Impressum

## 31 Kontaktübersicht

So erreichen Sie die BG Verkehr

Titel: © Adobe Stock | Mediteraneo; Inhalt: © Continental; Freepik;  
Gettyimages | Luis Alvarez; BG Verkehr16 DGUV VORSCHRIFT 2:  
MODERN UND MIT  
MEHR MÖGLICHKEITEN14 GURTMUFFEL  
ÜBERZEUGEN20 NEUER HAUPTGESCHÄFTSFÜHRER  
BEI DER BG VERKEHR10 FAHRERASSISTENZSYSTEME:  
WENN DER COMPUTER UNTERSTÜTZT

## +++ Aktuelle +++ Unfallmeldungen

### Fast überfahren

Für seine Nachtschicht hatte Fahrer F. die Papiere im Bürogebäude des Briefzentrums abgeholt. Danach ging er auf dem kürzesten Weg zu seinem Lkw, ohne die markierten Fußwege zu nutzen. Ein anderer Lkw näherte sich. Dies bemerkte F. im letzten Moment und sprang zur Seite. Trotzdem traf der Lkw ihn an der linken Körperseite. F. erlitt Verletzungen an Schulter, Arm und Hand.

### Keine Hand frei

Fahrer W. stieg in einem Briefzentrum aus seinem Lkw aus. Während er die Stufen hinabstieg, hielt er noch seinen Handscanner in der Hand. Daher konnte er sich nicht mit beiden Händen an den Haltegriffen festhalten. Auf der letzten Stufe rutschte er ab. Beim Aufkommen auf dem Pflaster knickte sein Fuß weg. Die Folge: Bänderriss.

### Bei laufender Anlage

Nach der Wartung eines Multiformat-Sorters hörte Mechatroniker U. immer noch ein ungewöhnliches Geräusch von einer Umlenkrolle. Er schaltete die Anlage ab, lehnte eine Leiter an den Schaltschrank, stieg hoch und reinigte die Umlenkrolle. Weil das Rauschen danach immer noch zu hören war, reinigte er die Rolle nun im laufenden Betrieb. Dabei wurden zwei seiner Finger zwischen Umlenkrolle und Förderband eingezogen und gequetscht.

© Andreas Denzer

## Gesundheit im Blick

Am 3. Juni von 9 bis 17 Uhr steht die Gesundheitsversorgung von Fernfahrenden im Zentrum einer Veranstaltung der Sektion für Prävention im Transportwesen der Internationalen Vereinigung für Soziale Sicherheit (IVSS). Das Symposium findet in Hamburg statt. Die Beiträge aus mehreren europäischen Ländern beschäftigen sich mit den Lebensbedingungen der Fahrerinnen und Fahrer unterwegs. Es geht um den Zugang zu medizinischer Versorgung bei grenzüberschreitenden Fahrten. Im Fokus der Veranstaltung stehen Praxisbeispiele für internationale Versorgungsinitiativen, telemedizinische Lösungen oder Gesundheitsschutzprogramme. Eine Teilnahme ist in Präsenz und online möglich. Die Veranstaltungssprachen sind Deutsch und Englisch (Simultanübersetzung). Die Sektion der IVSS für Prävention im Transportwesen organisiert das Symposium in Zusammenarbeit mit der BG Verkehr.



Informationen zur Anmeldung  
und zum Programm  
[www.issa-transportation.org](http://www.issa-transportation.org)

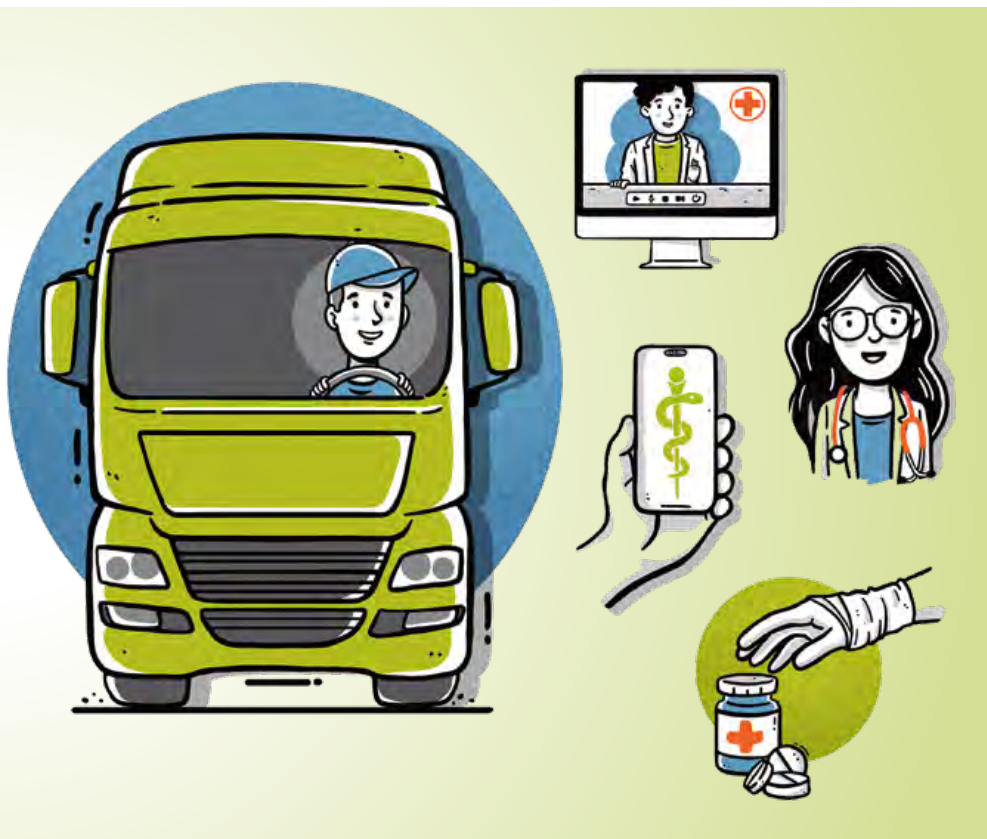


picture alliance / BARBARA GINDL / APA /  
picturedesk.com | BARBARA GINDL

## TÜRWARNSYSTEME

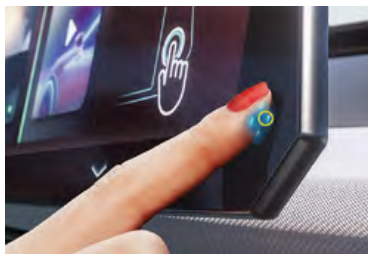
### Bundesregierung für Pflicht

Immer wieder kollidieren Radfahrende mit Autotüren, die plötzlich geöffnet werden. Um solche „Dooring“-Unfälle zu verringern, will die Bundesregierung Türwarnsysteme gesetzlich vorschreiben. Dafür will sie sich in der UN-Wirtschaftskommission für Europa der Vereinten Nationen (UNECE) stark machen. Zahlreiche Verbände begrüßen den Schritt, weisen aber darauf hin, dass eine solche Umsetzung noch Jahre dauern wird. Wichtiger seien eine gezielte Aufklärung über das richtige Aussteigen sowie eine Anpassung der Infrastruktur mit ausreichend breiten Radstreifen.



## Neue Technik: Alkoholgehalt messen

Die Unternehmen Trinamix und Aumovio haben eine Technik zur Blutalkoholmessung vorgestellt. Sie soll präzise und komfortabel sein, ohne dabei Blut abzunehmen. Über einen speziellen Nahinfrarot-Spektroskopie-(NIR)-Sensor genügt das Berühren mit der Fingerkuppe, um den Alkoholspiegel im Blut zu messen, ohne dass der Fahrer oder die Fahrerin pusten muss. Ein unsichtbares Infrarotlicht wird in menschliches Gewebe geleitet und dort vom Alkohol (Ethanol) reflektiert. Ein Sensor misst diese Reflexion und KI-gestützte Algorithmen errechnen daraus in Echtzeit den Blutalkoholgehalt.



© BASF/trinamix



## Kurz erklärt: Gefährdungsbeurteilung

Ein neuer Kurzfilm der BG Verkehr bringt mit verständlichen Worten und Illustrationen auf den Punkt, warum die Gefährdungsbeurteilung im Arbeitsschutz so bedeutsam ist. Der Film erklärt, wie Unternehmerinnen und Unternehmer beim Erstellen der Gefährdungsbeurteilung vorgehen und ihre Beschäftigten mit ins Boot holen. Als Element in Unterweisungen eingesetzt, hilft der Film, Verständnis und Akzeptanz für dieses Thema bei den Beschäftigten zu verbessern.



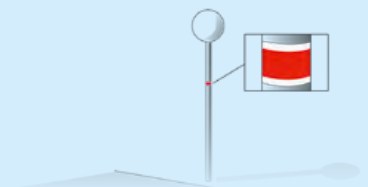
**Themenseite der BG Verkehr  
zur Gefährdungsbeurteilung**  
[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 18650414

## Testen Sie Ihr Wissen!



### 1. Worauf können rot-weiße Warntafeln an Fahrzeugen hinweisen?

- a** Auf ein Fahrzeug mit Überbreite
- b** Auf ein Gefahrgutfahrzeug
- c** Auf einen Anhänger, der innerhalb einer geschlossenen Ortschaft auf der Fahrbahn abgestellt ist



### 2. Was ist bei diesem Verkehrszeichen zu beachten?

- a** Die Straßenbeleuchtung brennt nicht die ganze Nacht
- b** Fahrzeuge dürfen hier nicht geparkt werden
- c** Fahrzeuge dürfen hier ohne Beleuchtung die ganze Nacht geparkt werden

### 3. Ab welcher Höhe darf Ladung bis zu 50 cm nach vorn über Ihr Kraftfahrzeug hinausragen?

- a** 2,00 m
- b** 2,50 m
- c** 3,00 m

**Alles richtig?**  
**Die Lösungen stehen auf Seite 31.**

## Neu erschienen



### Ersatz von Gefahrstoffen

Betriebe sollen anstelle von Gefahrstoffen möglichst Ersatzstoffe mit geringerem Gesundheitsrisiko einsetzen. Ein praktisches Instrument des Instituts für Arbeitsschutz der DGVG (IFA) hilft dabei, diese Anforderung aus der Gefahrstoffverordnung zu erfüllen.



**Gestis-Spaltenmodell 2025**  
Substitutionsprüfung  
[www.dguv.de](http://www.dguv.de)  
Webcode: p021387

### Arbeiten im Homeoffice

Reicht das Smartphone? Und wann brauche ich einen höhenverstellbaren Schreibtisch? Solche Fragen greift eine Publikation der DGVG auf und gibt einen kompakten Überblick über Anforderungen an Arbeitsplätze zu Hause.



**Arbeiten im Homeoffice**  
FBVW-402  
[www.dguv.de](http://www.dguv.de)  
Webcode: p022806

### Gut sichtbar

Auswahl, Verwendung, Reinigung und Austausch von Warnkleidung beschreibt eine Informationsschrift der DGVG. Neben Anforderungen und Ausführungen geht es auch um Eigenschaften und Einsatzbereiche.



**Warnkleidung**  
DGVG Information 212-016  
[www.dguv.de](http://www.dguv.de)  
Webcode: p212016



## Online-Kurs für Sicherheitsbeauftragte

„Sibe Basiswissen online“ auf der digitalen Lernplattform der BG Verkehr macht die Qualifizierung von Sibe besonders einfach. Wer zeitnah Sicherheitsbeauftragte bestellen muss und keinen Platz mehr in einem Präsenzseminar bekommen kann, erhält mit diesem neuen Online-Kurs in der „Lernwelt“ deutlich mehr Möglichkeiten. Auch wenn die zukünftigen Sibe keine Zeit für ein mehrtägiges Seminar haben, erleichtert die digitale Option die Qualifizierung. Der Kurs besteht aus vier Pflicht- und zwei Wahlpflichtmodulen. Ein vollständig absolvierter Kurs „Sibe Basiswissen online“ entspricht der Teilnahme an einem „Grundseminar für Sicherheitsbeauftragte“ in Präsenz. Die „Lernwelt“ der BG Verkehr steht nach einer kurzen Registrierung zur Verfügung.



**Lernwelt**  
E-Learning-Plattform  
der BG Verkehr  
[lernwelt.bg-verkehr.de](http://lernwelt.bg-verkehr.de)

## „Sichere Arbeitswege“ – die Gewinner



Der Verband für Sicherheit, Gesundheit und Umweltschutz bei der Arbeit (VDSI) und der Deutsche Verkehrssicherheitsrat (DVR) haben drei Projekte ausgezeichnet. Den ersten Platz belegte „drivometer“ von der Verwaltungsberufsgenossenschaft VBG. Die App weist Radfahrende auf ihrem Arbeitsweg auf Gefahrenstellen hin und schlägt sichere Alternativrouten vor. Platz zwei ging an das Schulungsprogramm „Fahr sicher – bleib sicher“ von RWE Power. In vier Stationen lernen die Beschäftigten den Umgang mit Betriebsfahrzeugen, angeleitet von Fahrlehrerinnen und -lehrern. Im Mittelpunkt stehen Fahrtechnik, Reaktionsverhalten, ergonomisches Sitzen und das Vermeiden von Ablenkung. Den dritten Platz erhielt der Balancierbalken der Firma Streit-los Wirtschaftsmediation, mit dem sich Konzentration und Gleichgewicht trainieren lassen.



© BG Verkehr; Freepik; Adobe Stock | Martin Barraud/KOTO; Adobe Stock | frimufilms; iStock | Dejan Marjanovic

## UNTERSTÜTZUNG GESUCHT

### Gemeinsam Abstürze verhindern

Zusammen mit dem DIN-Normenausschuss Auto und Mobilität möchte die BG Verkehr harmonisierte Normen für Kippmulden-, Kippsilo- und Autotransport-Fahrzeuge auf den Weg bringen. Gesucht werden dafür Fachleute von Hersteller- und Betreiberseite, die sich bei der Erarbeitung der technischen Standards einbringen möchten. Ziel ist es, die Sicherheit und die Gesundheit der Beschäftigten bereits beim Bau neuer maschineller Aufbauten von Nutzfahrzeugen zu berücksichtigen. Ein Kernaspekt soll die Gestaltung von Aufstiegen, Zugängen und Arbeitsplätzen an Fahrzeugaufbauten sein, um Stürze und Abstürze zu vermeiden. Wer mit Praxis- und Fachwissen beim Ausarbeiten der Normen unterstützen möchte, kann sich an [dirk.bremer@bg-verkehr.de](mailto:dirk.bremer@bg-verkehr.de) wenden.



## Die BG Verkehr auf Messen

Expertinnen und Experten der BG Verkehr stehen auch im Jahr 2026 auf Messen für Fragen und Gespräche zur Verfügung.

- **Kassel:** Internationale Fachausstellung Bergen und Abschleppen, 11. bis 13. Juni
- **Nürburgring:** ADAC Truck-Grand-Prix, 10. bis 12. Juli
- **Hannover:** IAA Transportation, 15. bis 20. September
- **Essen:** Security Essen, 22. bis 25. September



**Übersicht**  
Messen und Kongresse  
[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 20442577

## Umgang mit verunfallten E-Autos

Gemeinsam mit der BG Verkehr und anderen Organisationen hat der Verband der Automobilindustrie (VDA) eine verbandsübergreifende Handlungsempfehlung zur sicheren und normgerechten Handhabung verunfallter Elektrofahrzeuge erarbeitet. Sie bündelt Fachwissen zahlreicher Branchen und schafft einen sicheren, rechtlich abgesicherten und praxisorientierten Standard – etwa für den Umgang mit E-Fahrzeugen im Brandfall oder nach Überschwemmungen. Enthalten sind praxisnahe Empfehlungen zum Abschleppen, Bergen und Transportieren von verunfallten E-Fahrzeugen. Ziel ist es, vom Abschleppdienst bis hin zu Einsatzkräften ein gemeinsames Verständnis für den sicheren Umgang mit verunfallten E-Fahrzeugen zu schaffen.



**Download der**  
**Handlungsempfehlung**  
[www.vda.de](http://www.vda.de)





## FAHRERASSISTENZSYSTEME

# Wenn der Computer unterstützt

Fahrerassistenzsysteme helfen, kritische Situationen zu vermeiden oder deren Folgen zu mindern. Für Fahrerinnen und Fahrer sind sie längst Teil der täglichen Praxis, denn neue Fahrzeuge sind serienmäßig mit Assistenzsystemen ausgestattet. Umso wichtiger ist es, ihre Funktionalitäten und ihre Grenzen zu kennen.

**D**er Straßenverkehr wird dichter, komplexer und unübersichtlicher. Fahrerassistenzsysteme setzen genau hier an. Sie überwachen das Fahrzeugumfeld, warnen vor Gefahren und greifen bei Bedarf aktiv ein. Ziel ist es, kritische Situationen gar nicht erst

*»Fahrerassistenzsysteme können Fehler ausgleichen, aber sie ersetzen nicht die Aufmerksamkeit.«*

**Hans Heßner**

Fachreferent für Straßenverkehr und Fahrzeuge bei der BG Verkehr

entstehen zu lassen oder sie abzumildern. Die Wirksamkeit ist belegt: Eine Studie der BG Verkehr zeigte, dass sich die Unfallhäufigkeit bei Fahrzeugen mit Fahrerassistenzsystemen um rund ein Drittel reduzieren lässt. Im Personen- und Güterverkehr entfalten sie ihr Potenzial etwa bei möglichen Abbiegeunfällen oder Auffahrkollisionen. „In Situationen, in denen ich selbst fahre, unterstützen mich Systeme wie die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit Verkehrszeichenerkennung deutlich“, sagt Kurt Bartels, zweiter Vorsitzender der Bundesvereinigung der Fahrlehrerverbände. „Trotzdem muss ich die Systeme jederzeit überwachen. Am Ende habe immer ich die Verantwortung.“ Fahrerassistenzsysteme sind Hilfsmittel, keine Ersatzfahrer. „Sie können Fehler ausgleichen, aber sie ersetzen weder Aufmerksamkeit noch Erfahrung“, erklärt Hans Heßner, Fachreferent für Straßenverkehr und Fahrzeuge bei der BG Verkehr.



#### Notbremsassistent

Überwacht den Bereich vor dem Fahrzeug, warnt bei Kollisionsgefahr und bremst bei ausbleibender Reaktion automatisch. Neuere Systeme erkennen auch Personen und Stauenden.



#### Abstandsregeltempomat

Regelt Geschwindigkeit und Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug automatisch, ersetzt jedoch keinen Notbremsassistenten.



#### Rückfahr-Assistenzsysteme

Warnen beim Rückwärtsfahren optisch und akustisch vor Personen und Objekten und können je nach System selbstständig abbremsen.



#### Spurverlassenswarner

Warnt, wenn das Fahrzeug unbeabsichtigt die Fahrspur verlässt oder sich Fahrbahnmarkierungen nähert.



#### Spurwechselassistent

Warnt beim Fahrstreifenwechsel vor Fahrzeugen im toten Winkel durch optische, akustische, taktile Signale oder Vibrationen im Lenkrad bzw. Sitz.

© Freepik; BG Verkehr



#### Fahrdynamik-Regelsystem

Stabilisiert das Fahrzeug in kritischen Fahrsituationen durch gezielte Eingriffe in Bremse und Motorsteuerung.



#### Antriebsschlupfregelung

Verhindert das Durchdrehen der Antriebsräder und unterstützt die Fahrstabilität bei geringer Haftung.



#### Abbiegeassistent

Unterstützt beim Abbiegen durch Warnungen vor gefährdeten Verkehrsteilnehmenden und kann je nach System automatisch abbremsen.



#### Aufmerksamkeitsassistent

Erkennt frühe Anzeichen von Unaufmerksamkeit anhand von Fahr- und Bedienmustern und warnt die fahrende Person.



#### Kamera-Monitor-Systeme

Erweitern das Sichtfeld beim Abbiegen, Rangieren und Rückwärtsfahren durch Kameras zur Umfeldüberwachung.



#### Automatische Aktivierung der elektronischen Feststellbremse

Aktiviert die Feststellbremse automatisch, wenn die fahrende Person den Sitz verlässt oder das Fahrzeug nicht mehr bedient.



#### Fernlichtassistent

Passt Leuchtweite und Leuchtbreite automatisch an, um optimale Sicht zu gewährleisten, ohne andere Verkehrsteilnehmende zu blenden.



#### Adaptives Kurvenlicht

Schwenkt das Abblendlicht abhängig vom Kurvenverlauf, um den Straßenverlauf besser auszuleuchten.



#### Statisches Kurvenlicht (Abbiegelicht)

Leuchtet beim Abbiegen oder langsamer Fahrt zusätzliche Bereiche neben dem Fahrzeug aus.



#### Antiblockiersystem

Sichert die Lenkbarkeit des Fahrzeugs bei Vollbremsungen, indem es verhindert, dass die Räder blockieren.

## Unterstützung mit klaren Grenzen

So leistungsfähig moderne Systeme sind, sie arbeiten innerhalb ihrer technischen und physikalischen Möglichkeiten. Gerade dort, wo Assistenzsysteme besonders gebraucht würden, stoßen sie teilweise an ihre Grenzen: „Sensoren wie Kamera, Radar oder Lidar haben bei Nebel, starkem Regen, Schnee oder Verschmutzung Probleme“, erklärt Denis Preissner, DEKRA-Unfallforscher. „Darüber müssen Fahrende informiert sein, um Fehlannahmen und falsche Sicherheit zu vermeiden.“

Vor diesem Hintergrund empfiehlt die BG Verkehr, Assistenzsysteme grundsätzlich eingeschaltet zu lassen und nur im Ausnahmefall kurzzeitig zu deaktivieren. Besonders wichtig ist es, sie anschließend wieder zu aktivieren, da nur ein angeschaltetes System im Ernstfall Schutz bietet. >>

## »Die Unfallhäufigkeit bei Fahrzeugen mit Fahrerassistenzsystemen lässt sich um ein Drittel reduzieren.«

Studie der BG Verkehr

zur Kampagne „Sicher. Für Dich. Für mich.“

Ein anschauliches Beispiel für den Nutzen moderner Fahrerassistenzsysteme ist der Notbremsassistent. „Bei einer Fahrt lief plötzlich eine Person über die Straße“, erinnert sich Bartels. „Das System hat die Gefahr sofort erkannt und automatisch gebremst.“

### Unterweisung und Erfahrungen

Neben technischen Grenzen spielt der Umgang mit den Systemen eine entscheidende Rolle. „Zu viele Fahrerinnen und Fahrer verlassen sich ‚blind‘ auf Assistenzsysteme“, warnt Preissner. „Typisch ist die Lichtautomatik: Bei Nebel fahren viele nur mit Tagfahrlicht, obwohl manuell eingegriffen werden müsste.“ Auch der Notbremsassistent kann falsch eingeschätzt werden. „Im Nutzfahrzeugbereich erleben wir Fälle, in denen das System wirkt, indem es zunächst warnt

und dann die Notbremsung einleitet. Der Fahrer reagiert im Affekt beispielsweise mit einer Ausweichbewegung. So wird der Notbremsassistent übersteuert und die Bremsung abgebrochen – mit teils gravierenden Folgen“, so Preissner. Hier hilft nur Erfahrung im Umgang mit den Fahrerassistenzsystemen, etwa bei einem Fahrtraining.

Fahrerassistenzsysteme werden stetig weiterentwickelt. So kommen auch dieses Jahr neue Systeme hinzu und bestehende werden verbessert. Beschäftigte müssen mit diesen Systemen fahrzeugspezifisch vertraut gemacht werden, damit sie richtig genutzt werden und tatsächlich zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. Die Unterweisung liegt in der Verantwortung der Unternehmerin beziehungsweise des Unternehmers. Beim Fahrzeughersteller werden umfassende Einweisungen in werkseitig verbaute Fahrerassistenzsysteme durchgeführt. (msg)



**Zuschüsse zu  
Fahrsicherheitstrainings**

[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)

Webcode: 20954048



**Unterweisungskarte G9:  
Fahrerassistenzsysteme**

[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)

Webcode: 22171098





© Adobe Firefly; Freepik; picture alliance/Jochen Tack | Jochen Tack

## Niederlande testen Tempolimits auf Radwegen

Ab diesem Jahr dürfen niederländische Städte erstmals Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Radwegen einführen. Außerdem sollen Kommunen prüfen, ob elektrische Lastenräder, die häufig für Lieferdienste eingesetzt werden, künftig auf der Fahrbahn statt auf Radwegen fahren sollten. Ziel ist es, die Zahl der Fahrradunfälle zu senken und Erfahrungen für landesweite Regeln zu sammeln. Neue gesetzliche Regelungen will die Regierung erst nach Auswertung der Tests beschließen. Ein weiterer Schwerpunkt des Aktionsplans liegt auf der Helmförderung: Innerhalb von zehn Jahren soll der Anteil der Menschen, die beim Radfahren einen Helm tragen, von derzeit vier auf 25 Prozent steigen, ohne dass die Fahrradnutzung zurückgeht.

# 113.000.000

Personenkilometer pro Tag wurden laut Bundesverkehrsministerium (BMV) im Jahr 2023 zurückgelegt. Der Fußverkehr schließt damit zum Fahrrad auf (117 Millionen Kilometer pro Tag). Die Zahlen stammen aus dem Ergebnisbericht „Mobilität in Deutschland“ des BMV.

[www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de)

## Wann ist eine Fahrbahn nass?



Manche Tempolimits gelten nur bei Nässe – das zeigt ein entsprechendes Zusatzschild. Laut Bundesgerichtshof ist eine Straße dann nass, wenn sich auf der gesamten Fahrbahn ein sichtbarer Wasserfilm gebildet hat – und sei er noch so dünn. Einzelne Pfützen oder eine leicht feuchte Oberfläche reichen nicht aus. Ein gutes Indiz für eine nasse Fahrbahn ist, wenn das vorausfahrende Fahrzeug eine Sprühfahne hinterlässt. Eine dunkle Verfärbung der Fahrbahn deutet meist nur auf Feuchtigkeit hin. Im Zweifelsfall sollten Fahrerinnen und Fahrer jedoch immer die Geschwindigkeit anpassen. Der Grund für die Geschwindigkeitsbegrenzung: Bei Nässe steigt das Risiko für Aquaplaning und verlängerte Bremswege.

## Im Kreisverkehr Blinker nutzen

Auf den Straßen im Südwesten Deutschlands fahren nach Einschätzung des Auto Clubs Europa (ACE) immer noch zahlreiche Blinkmuffel. In den vergangenen Monaten erfassten Helferinnen und Helfer des ACE insgesamt 11.289 Verkehrsteilnehmende in baden-württembergischen Kreisverkehren. Das Ergebnis: Autofahrende blinkten zu 30,5 Prozent nicht. Besonders auffällig war die Quote der Fahrradfahrenden: 74 Prozent verzichteten komplett auf ein Handzeichen. Dabei sei das Signalsetzen im Kreisverkehr recht einfach, hieß es. Fährt man in den Kreisverkehr hinein, lässt man den Blinker einfach aus – so vermeidet man Verwirrung. Beim Verlassen ist das Lichtzeichen am Auto aber unerlässlich und sollte möglichst früh gesetzt werden.



# Schocken, mahnen und erklären?

Es gibt auch bei Ihnen im Betrieb diese Handvoll, die sich nicht vom Sicherheitsgurt überzeugen lässt? Zugegeben: Wir haben auch kein Universalrezept. Dafür aber eine Reihe ziemlich nützlicher Hilfestellungen.

**E**s regnet. Ein Fahrer steigt in seinen Kleintransporter, fährt los. Auf der Autobahn gerät sein Fahrzeug ins Schleudern und prallt gegen die Mittelleitplanke. Der Fahrer stirbt. Weil er den Sicherheitsgurt nicht angelegt hatte, wurde er durch die Frontscheibe hinausgeschleudert und vom eigenen Fahrzeug überrollt.

Dieser Unfall ist nicht dadurch verursacht worden, weil der Fahrer sich nicht angeschnallt hat. Aber mit ziemlicher Sicherheit ist er deshalb ums Leben gekommen. Je mehr Technik unseren Straßenverkehr sicherer macht, umso bedeutsamer wird der Anteil des menschlichen Verhaltens – entweder an den Ursachen oder an der Schwere der Unfälle.

## Gurtpflicht zeigt seit 50 Jahren Wirkung

Der Sicherheitsgurt in Pkw und Nutzfahrzeugen ist ein gutes Beispiel. In diesem Jahr gibt es in Deutschland seit genau 50 Jahren die Pflicht, den Gurt in Pkw anzulegen. In den Jahren nach 1976 folgten ein Bußgeld (1984) sowie die Gurtpflicht für Lkw (1992). Nach jedem einzelnen dieser Schritte sank die Zahl der im Straßenverkehr Getöteten deutlich. Heute liegt die sogenannte Anlegequote für Pkw bei mehr als 98 Prozent (Bundesanstalt für Straßen- und Verkehrswesen). Bei Lkw sieht es immer noch anders aus, wie die Dekra 2022 in einer Verkehrsbeobachtung feststellte: Nur 77 Prozent der Fahrerinnen und Fahrer von Fahrzeugen über zwölf Tonnen hatten sich angeschnallt. Wie wichtig jedes Prozent mehr bei diesen Quoten wäre, hat die Unfallforschung der Versicherer (UDV) berechnet.

Wenn alle den Sicherheitsgurt anlegen würden, ließen sich jährlich 200 Menschenleben retten.

Zahlen können ein gutes Argument sein, überzeugen aber nicht alle. Ein universelles Rezept, jemanden zu überzeugen, gibt es leider nicht. Wer in seinem Betrieb oder in seinem Unternehmen Beschäftigte hat, die das Gurtttragen ablehnen, sollte sich eine eigene Strategie zurechtlegen. Dabei hilft die BG Verkehr mit einem Flyer. Er führt typische Argumente auf, die Gurtmuffel häufig nennen – und entkräftet sie direkt.

## Verhalten verstehen

Beim Umgang mit Gurtverweigerern hilft es, deren Gründe zu verstehen. Beim Sicherheitsgurt kann das ein vermeintlicher Zeitverlust oder eine Einschränkung der Bewegungsfreiheit sein. Dabei wird ein Dilemma deutlich: Wer sich sicherheitsbewusst verhält, kann dies kurzfristig und regelmäßig als nachteilhaft erleben. Gleichzeitig hoffen alle, den unschätzbaren Vorteil des Gurts nie erleben zu müssen. Denn dieser wird erst bei einem Unfall, einer starken Bremsung oder einem Ausweichmanöver deutlich. Gurtschlitten und Überschlagsimulator vermitteln einen sehr guten Eindruck von den negativen Folgen unsicheren Verhaltens.

Wer noch keinen Unfall erlebt hat, kann sich oft nicht vorstellen, welche Kräfte dann auf den Körper wirken. Wer den Sicherheitsgurt anlegt, hat einen großen Anteil daran, ob und wie schwer er bei einem Unfall verletzt wird. „Wer erlebt



hat, dass auch ohne Gurt nichts Gefährliches passiert ist, hatte vor allem eines: Glück“, sagt Hans Heßner, Fachreferent für Straßenverkehr und Fahrzeuge bei der BG Verkehr.

An anderer Stelle spielt uns die Wahrnehmung einen Streich. Je ungefährlicher wir eine Situation einschätzen, desto weniger bemühen wir uns um ein sicheres Verhalten. Bei einer Befragung der UDV beispielsweise nannten die Teilnehmenden am häufigsten das Argument „Anschnallen lohnt sich nicht, da nur kurze Fahrt“.

### Bilder, die aufrütteln sollen

Immer wieder versuchen Kampagnen, mit drastischen Bildern zum Anlegen des Sicherheitsgurts zu motivieren. Vor einigen Jahren wählte beispielsweise die neuseeländische Regierung einen eindrucksvollen Weg: Sie zeigte Opfer von Verkehrsunfällen, die nur wegen des Sicherheitsgurts noch am Leben waren. Mit ernstem Blick zeigen sie die Verletzungen, die der Gurt von der Wucht des Unfalls hinterlassen hat. Wer sich vorstellen kann, was ohne Gurt passiert wäre, wird ihn künftig tragen.

Was bleibt, wenn schocken, mahnen und erklären auch nicht hilft? Zum Beispiel Bonuszahlungen für alle, die sich anschnallen. Eine Belohnung macht die Vorteile des sicheren Verhaltens direkt spürbar. Andere Gurtmuffel überzeugt es, wenn nach Abzug von Strafen am Ende des Monats weniger Geld auf dem Konto landet. Denn das tut direkt weh, nicht erst bei einem Unfall. (mh)

## Ein starkes Argument: Das eigene Erleben

Der Deutsche Verkehrssicherheitsrat und die BG Verkehr stellen Gurtschlitten und Überschlagsimulator zur Verfügung, damit Interessierte spüren können, welche Kräfte selbst bei geringen Geschwindigkeiten auf den Körper wirken. Nicht nur auf Rastplätzen und Messen kommen sie zum Einsatz. Unternehmen und Betriebe können die Geräte für Termine vor Ort buchen. Wer es nach einer „Fahrt“ noch nicht verstanden hat, dem werden von der Moderation noch einige sehr eindrückliche Fragen zum Nachdenken gestellt.

© Dirk Zeisler/DVR; Adobe Stock | hornBal



### Gurtschlitten und Überschlagsimulator

[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 19755502



### Flyer „Hat's geklickt?“

[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)  
Webcode: 17564806



### Kampagne „Hat's geklickt?“

Deutscher Verkehrssicherheitsrat  
[www.dvr.de](http://www.dvr.de)

# Modern und mit mehr Möglichkeiten

Die DGUV Vorschrift 2 konkretisiert die Pflichten der Unternehmerinnen und Unternehmer aus dem Arbeitssicherheitsgesetz (ASiG). Seit 1. Januar ist die überarbeitete Fassung dieser Vorschrift bei der BG Verkehr in Kraft. Wir geben einen Überblick über die wesentlichen Änderungen und darüber, welche neuen Möglichkeiten sich dadurch bieten.

**W**enn es darum geht, die Unternehmensleitung bei der Verbesserung von Sicherheit und Gesundheit im Betrieb zu unterstützen – insbesondere auch bei der Beurteilung der Arbeitsbedingungen –, übernehmen Betriebsärztinnen und Betriebsärzte (BÄ) sowie Fachkräfte für Arbeitssicherheit (Sifas)

Schlüsselfunktionen. Wann und in welchem Umfang die Verantwortlichen die Beratung dieser Fachleute hinzuziehen müssen, steht in der DGUV Vorschrift 2.

## Vorschrift plus empfehlende Regel

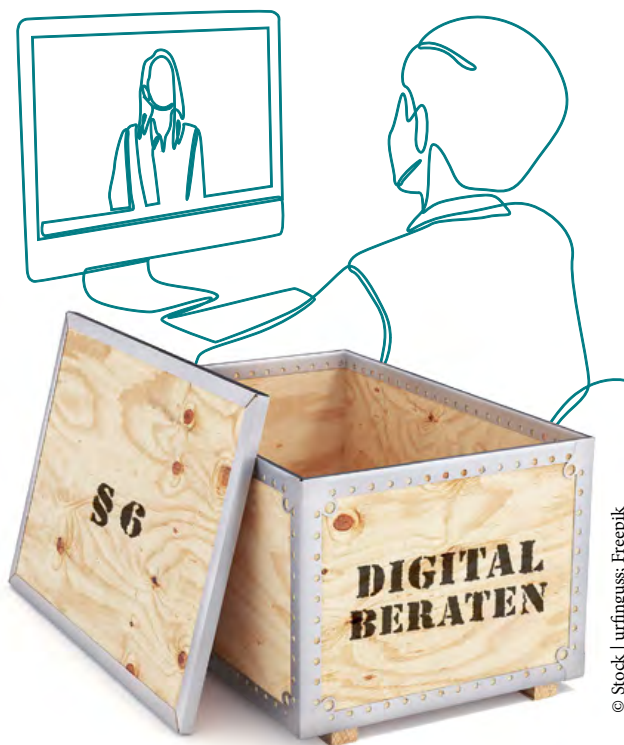
Die Anhänge der bisherigen Vorschrift und die darin enthaltenen Empfehlungen und Begriffserläuterungen wurden in die neue DGUV Regel 100-002 überführt. Die Vorschrift selbst enthält nur noch das, was rechtlich verbindlich ist.

**Vorteil:** bessere Übersicht. Es wird verständlicher, was rechtsverbindlich ist (Inhalte der Vorschrift). Die Begriffsdefinitionen, Erläuterungen und Empfehlungen sind praxistauglicher formuliert (Inhalte der Regel).

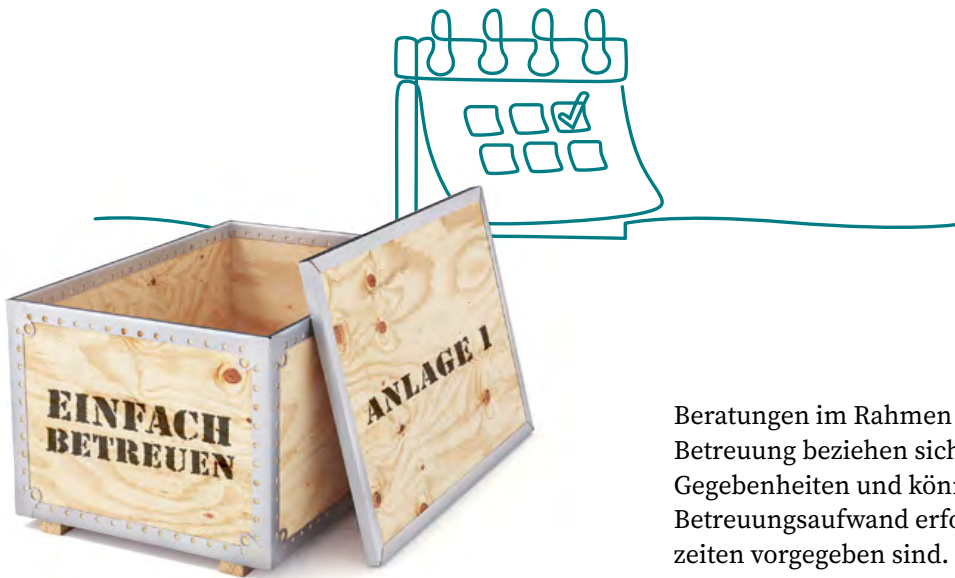
## Digitale Beratung möglich

BÄ und Sifas dürfen die Unternehmen nun grundsätzlich bis zu einem Drittel des gesamten Betreuungsumfangs telefonisch oder online beraten. Diese Möglichkeit ergänzt die bisherige Präsenzberatung und kann bis auf einen maximalen Anteil von 50 Prozent erweitert werden, wenn bestimmte Kriterien erfüllt sind, die in der Vorschrift genannt sind.

**Vorteil:** Bei kurzfristigen Fragen ist schnell und unbürokratisch Hilfe möglich. Insbesondere kleinere Betriebe finden dank digitaler Möglichkeiten schneller geeignete Fachleute. Außerdem ist Zugang zu spezieller Beratungsexpertise leichter. Früher mussten die Fachleute bei Beratungsbesuchen unter Umständen lange Fahrzeiten einplanen.



*Sifas sowie Betriebsärztinnen und Betriebsärzte übernehmen Schlüsselfunktionen im Arbeitsschutz.*



**Wichtig:** Die Verhältnisse im Betrieb müssen Sifas und BÄ bekannt sein (Erstbegehung und regelmäßige Präsenz in den Betrieben). Die digitale Beratung muss von den zuständigen Fachleuten persönlich erfolgen. Mehr zu den Besonderheiten der digitalen betriebsärztlichen Beratung im Interview (siehe Kasten Seite 18).

#### Vereinfachung für Betriebe bis 20 Beschäftigte

Die betriebsärztliche und sicherheitstechnische Regelbetreuung kleiner Betriebe gilt nun für eine Betriebsgröße von bis zu 20 Beschäftigten. Grundsätzlich muss alle drei Jahre einer von beiden Akteuren vor Ort sein – die andere Fachdisziplin ist bedarfsweise einzubeziehen. Die sogenannte anlassbezogene Betreuung, etwa bei Neuplanungen und Änderungen im Betrieb oder Unfalluntersuchungen, ist – wie der Name sagt – erforderlichenfalls in Anspruch zu nehmen.

**Vorteil:** Entlastung kleinerer Betriebe zwischen zehn und 20 Beschäftigten insbesondere bei der Beurteilung der Arbeitsbedingungen. Bislang mussten bereits ab einer Betriebsgröße von mehr als zehn Beschäftigten feste Einsatzzeiten der Sifas und BÄ erbracht werden.

**Wichtig:** Im Fokus steht die Gefährdungsbeurteilung. Sie muss erstellt und spätestens nach drei Jahren auf Aktualität überprüft und nach Erfordernis angepasst werden. Daraus können sich weitere Unterstützungsbedarfe ergeben.

#### Fachkompetenz für spezielle Beratung

Für größere Betriebe mit mehr als 20 Beschäftigten bilden die Grundbetreuung und die betriebsspezifische Betreuung weiterhin die zentralen Elemente für die betriebsärztliche und sicherheitstechnische Betreuung.

Beratungen im Rahmen der betriebsspezifischen Betreuung beziehen sich auf betriebsindividuelle Gegebenheiten und können einen besonderen Betreuungsaufwand erfordern, für den keine Einsatzzeiten vorgegeben sind. Zu speziellen Fachthemen können auch Personen mit entsprechender Fachkompetenz herangezogen werden, die nicht BÄ oder Sifas sind. Die DGUV Regel 100-002 gibt hierzu weitere Empfehlungen und alltagstypische Beispiele, unter anderem:

- Spezialistinnen und Spezialisten von der Feuerwehr, die bei der Organisation des betrieblichen Brandschutzes helfen,
- Arbeitspsychologinnen und -psychologen, die rund um das Thema psychische Belastung bei der Arbeit beraten,
- oder Gesundheitswissenschaftlerinnen und -wissenschaftler, die beim Aufbau der betrieblichen Gesundheitsförderung unterstützen.

**Vorteil:** Flexibilität für die Unternehmensleitung, tiefergehende und passgenaue Fachkompetenz für spezielle Beratung einzusetzen.



## Einsatzzeiten für die Grundbetreuung

Die Mindestanteile für Sifas und BÄ in der Betreuung für Betriebe mit mehr als 20 Beschäftigten liegen für alle Betreuungsgruppen bei 20 Prozent des Gesamtumfangs.

**Vorteil:** Der Mindestanteil ist nun einheitlich. Das schafft Klarheit.

Der zeitliche Umfang der Grundbetreuung ist abhängig von der Branche bzw. dem Gewerbebezweig sowie von der Beschäftigtenzahl. In den Selbstverwaltungsgremien der BG Verkehr einigte man sich darauf, Teilzeitbeschäftigte in den Mitgliedsbetrieben mit bis zu durchschnittlich 20 Stunden pro Woche mit dem Faktor 0,5 zu berücksichtigen. Teilzeitbeschäftigte mit darüber hinausgehenden durchschnittlichen Wochenstunden werden mit dem Faktor 1,0 (also wie Vollzeitbeschäftigte) berücksichtigt.



© Gettyimages | Luis Alvarez; iStock | urfinguss; Freepik

## Mehr Möglichkeiten mit Telemedizin

**Dr. Bernd Mützel**, Leiter des Bereichs Arbeitsmedizin, Verkehrsmedizin und Arbeitspsychologie bei der BG Verkehr, über die Chancen für die betriebsärztliche Betreuung, die der Einsatz von Telemedizin bietet.

### Herr Mützel, was genau ist unter den Begriffen „Digitale Informations- und Kommunikationstechnologien“ bzw. „Telemedizin“ zu verstehen?

Wir alle kennen die telefonische ärztliche Beratung oder spätestens seit der Corona-Pandemie die Videosprechstunden. Viele Betriebe nutzen bereits Videokonferenzsysteme, zum Beispiel für Sitzungen des Arbeitsschutzausschusses oder Beratungsleistungen zwischen Unternehmensleitung und Betriebsärztlichem Dienst.

### Sind also nur mündliche Beratungsleistungen mit dem Begriff „Telemedizin“ gemeint?

Nein, auch einzelne Untersuchungen können telemedizinisch durchgeführt werden. Blutzuckerwerte, Blutdruck oder EKG kann man beispielsweise schon lange über Geräte mit speziellen Schnittstellen online an eine ferne ärztliche Praxis übertragen. Meist hilft eine medizinische Assistenzkraft vor Ort bei der Messung. Ich möchte an dieser Stelle aber auch darauf hinweisen, dass nicht alles technisch Machbare gleichzeitig auch sinnvoll ist. Die Arzthaftung bleibt unverändert bestehen und Qualitätsstandards müssen eingehalten werden. Zur Frage der delegierbaren Leistungen haben wir extra eine Arbeitsmedizinische Empfehlung „Delegation“. Diese wird auch in der DGUV Vorschrift 2 erwähnt. Darin ist alles gut beschrieben.

### Und wie kann sichergestellt werden, dass ich als Beschäftigte nicht von einer künstlichen Intelligenz im Chat beraten werde oder allein ein Computerprogramm über meine Eignung entscheidet?

Voraussetzung für die digitale Beratung ist ein persönlicher Termin vor Ort im Betrieb. Wer digital berät, muss mit den betrieblichen Verhältnissen vertraut sein. Das gilt für den Fall, wenn ich als Betriebsarzt den Unternehmer berate, genauso in der Situation, wenn ich einen Beschäftigten berate, zum Beispiel in der Vorsorge. Eine Eignungsbeurteilung dagegen würde ich niemals vollständig telemedizinisch durchführen wollen, dabei würden mir zu viele Informationen aus der Untersuchung über meine anderen Sinne fehlen.

### Findet dann also zukünftig arbeitsmedizinische Beratung abends zu Hause auf dem Sofa mit dem eigenen Smartphone statt?

(lacht) Wohl kaum. Telemedizin erfordert immer Freiwilligkeit und explizite Zustimmung von beiden Seiten. Datenschutz und Schweigepflicht gelten genauso weiter. Der Arbeitgeber muss deshalb, wenn er Telemedizin einsetzen möchte, für die passenden Rahmenbedingungen sorgen und Software und Videodienstanbieter sorgfältig auswählen. Die DGUV hat einen Katalog mit Kriterien zusammengestellt, auf die Arbeitgeber achten sollten, wenn sie digitale arbeitsmedizinische Dienstleistungen in Anspruch nehmen möchten.



### Berichte

Sifas und BÄ müssen regelmäßig über die Erfüllung der übertragenen Aufgaben berichten und dies dokumentieren. Das ist auch elektronisch möglich. Der Bericht enthält auch Angaben über die Zusammenarbeit der Fachleute untereinander.

**Neu:** Im Bericht ist nachzuweisen, dass BÄ und Sifas Fortbildungen besucht haben, die sie benötigen, um ihre Aufgaben zu erfüllen.

**Vorteil:** Die Unternehmensleitung hat aktuelle Informationen über die Leistungserbringung und im besten Fall über die Qualität der bestellten Fachleute. Damit alle wissen, was in den Bericht hineingehört, enthält die DGUV Regel 100-002 dafür eine Mustervorlage – das macht die Prozesse leichter verständlich.

*Die neue DGUV Vorschrift 2 schafft mehr Klarheit, mehr Flexibilität und weniger Bürokratie.*

### Sifas aus mehr Fachgebieten möglich

Die Ausbildung zu Fachkräften für Arbeitssicherheit steht nun Absolventinnen und Absolventen aus mehr Fachgebieten als bisher offen. Abschließend genannt sind: Physik, Chemie, Biologie, Humanmedizin, Ergonomie, Arbeits- und Organisationspsychologie, Arbeitshygiene oder Arbeitswissenschaft.

**Vorteil:** Die Beratung wird vielseitiger und kann sich den Bedürfnissen der einzelnen Branchen besser anpassen. Die Unternehmerinnen und Unternehmer können ihre Fachkraft für Arbeitssicherheit noch zielgerichteter auswählen. Aufgaben an Schnittstellen zwischen BÄ und Sifas können häufiger die Sifas übernehmen und so die starke Nachfrage nach BÄ abmildern. (mh)



**Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst (ASD)**

[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) | Webcode: 16392355



**Betriebsärztinnen und Betriebsärzte sowie Fachkräfte für Arbeitssicherheit**

DGUV Vorschrift 2 und Regel 100-002  
[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) | Webcode: 25684141



**Leitfaden für Betriebsärztinnen und Betriebsärzte zur Telemedizin**

DGUV Information 250-012  
[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) | Webcode: 25434248



**Arbeitsmedizinische Online-Dienstleistungen**

Hinweise und Kriterien zur Inanspruchnahme  
[www.dguv.de](http://www.dguv.de) | Webcode: p022848

# »Unser Beitragsniveau ist seit zehn Jahren stabil«

Stefan Höppner ist seit dem 1. Februar Vorsitzender der Geschäftsführung der BG Verkehr. Im Interview mit dem SicherheitsProfi verrät er, welche Akzente er setzen will, was er von der Forderung nach Entbürokratisierung hält und welchen Nutzen Mitgliedsunternehmen von konsequenter Digitalisierung haben.

**Herr Höppner, Sie haben den Vorsitz der Geschäftsführung von Sabine Kudzielka übernommen. Wie ist die BG Verkehr aus Ihrer Sicht aufgestellt?**

Ich sehe die BG Verkehr insgesamt gut aufgestellt. Um mal ein paar Beispiele zu nennen: Wir haben mit dem Arbeitsmedizinischen und Sicherheitstechnischen Dienst (ASD) eine Organisation geschaffen, die unsere zahlreichen kleinen Mitgliedsunternehmen sehr wirkungsvoll bei der Präventionsarbeit unterstützt. Wir sind regional aufgestellt und deshalb nah bei unseren Versicherten und Mitgliedsunternehmen. Eine besondere Stärke ist unsere Selbstverwaltung, in der fast alle Branchen in unserer Zuständigkeit repräsentiert sind. Das fördert praxisnahe Arbeit. Wovon ich viel erwarte, ist unsere Mitarbeit in einem IT-Verbund mit mehreren anderen Berufsgenossenschaften und Unfallkassen. Dies wird unserer Digitalisierungsstrategie neue Impulse geben, Umsetzungen beschleunigen und die Effizienz weiter steigern.

**Sie arbeiten schon einige Jahre in der Geschäftsführung der BG Verkehr. Welche Akzente wollen Sie als neuer Chef setzen?**

Die Akzente ergeben sich aus den Herausforderungen der kommenden Jahre. Auch uns trifft der demografische Wandel. Viele erfahrene Mitarbeitende verlassen uns und gehen in den Ruhestand. Hier müssen wir gegensteuern – mit Mitteln der Personalgewinnung und -bindung, aber auch durch eine verstärkte Automatisierung unserer Prozesse im Rahmen der Digitalisierung. Politik und Wirtschaftsverbände fordern eine Entbürokratisierung. Vor diesem Hintergrund werden wir unsere Prozesse kritisch überprüfen mit der Zielsetzung der Beschleunigung der Kommunikation und besserer Erreichbarkeit. Intern wollen wir eine moderne und attraktive Arbeitgeberin sein. Wir haben uns in den vergangenen Monaten im Dialog mit unseren Mitarbeitenden stark mit einem Kulturwandel beschäftigt.

**In der Politik wird teilweise der Umbau, aber zumindest die Reform der Sozialversicherung gefordert. Inwieweit ist hier die gesetzliche Unfallversicherung betroffen?**

Es macht Sinn, sich immer wieder selbst zu überprüfen – nicht nur, wenn die Politik Druck macht. Die gesetzliche Unfallversicherung überprüft in diesem Jahr die DGUV Vorschrift 1 „Grundlagen der Prävention“, ein entscheidender Baustein für die Prävention in den Unternehmen. Was mir in diesem Zusammenhang wichtig ist: Wir tun das im engen Schulterschluss mit den Gremien der Selbstverwaltung. Diese setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern der Arbeitnehmer- und Arbeitgeberseite zusammen. Wir arbeiten deshalb näher an der Praxis, als es manchmal von der Politik wahrgenommen wird.



## »Wir arbeiten näher an der Praxis, als es von der Politik wahrgenommen wird.«

**Stefan Höppner**

Vorsitzender der Geschäftsführung der BG Verkehr

Was ich sehr bedauere, ist, dass die Arbeit der Selbstverwaltung oftmals zu wenig wertgeschätzt wird. Zwei Beispiele: Als einziger Zweig der Sozialversicherung bietet die gesetzliche Unfallversicherung in den letzten zehn Jahren stabile oder sogar sinkende Beiträge und in der Corona-Pandemie konnten wir unsere Betriebe sehr schnell mit pragmatischen Lösungen unterstützen.

### **Wie kann die BG Verkehr die Beiträge stabil halten?**

Bei der BG Verkehr hat die Dynamik in einigen unserer wichtigsten Wirtschaftszweige zu steigenden Entgelten geführt. Gleichzeitig sind die Unfallzahlen aufgrund der Präventionsarbeit in den Betrieben gesunken. Auch die Zahl der neuen Renten ist rückläufig. Die steigenden Kosten im Gesundheitswesen treffen auch uns, aber bislang konnten wir diese aufgrund der dargestellten Entwicklungen gut kompensieren. In diesem Zusammenhang möchte ich auch betonen, dass in der Unfallversicherung schon immer der gesetzliche

Auftrag bestand, die Heilverfahren zu steuern. Das führt nicht nur dazu, dass unfallverletzte Personen schnell wieder arbeitsfähig werden, es reduziert auch die Kosten. Die insoweit entstehenden Kosten der Verwaltung sind also gut investiertes Geld.

### **Wie kann die BG Verkehr gegenüber ihren Mitgliedsunternehmen und Versicherten noch kundenfreundlicher werden?**

Wir müssen die Möglichkeiten der Digitalisierung konsequent für unseren Service nutzen. Beispielsweise durch den Aufbau von Kundenportalen, die Schriftverkehr auf Papier ersetzen, oder den Einsatz von Chatbots auf unserer Website. Es gibt bei der Entbürokratisierung aber auch Grenzen. Wir unterliegen gesetzlichen Bestimmungen, die wir einhalten müssen. Da sind dann auch wir von Bürokratie betroffen. Es gibt beispielsweise Prüfungen von unterschiedlichen Aufsichtsbehörden. Die Frage ist, ob nicht auch eine reicht. Auch bei den sehr restriktiven Datenschutzbestimmungen könnte man das eine oder andere pragmatischer auslegen. Bei der Vergabe von Aufträgen haben wir einen umfangreichen Regelungsbereich. Die Politik hat also einige Möglichkeiten, auch uns von Bürokratie zu entlasten.

### **Die meisten Mitgliedsunternehmen der BG Verkehr machen derzeit schwere Zeiten durch.**

#### **Ist die BG Verkehr ihre Mitgliedsbeiträge wert?**

Absolut. Unsere Aufgabe ist es, unsere Mitgliedsunternehmen dabei zu unterstützen, Arbeitsunfälle zu verhindern – und dort, wo sie doch passieren, unsere Versicherten so schnell es geht wieder ins Berufsleben zu integrieren. Das ist in Zeiten der Arbeitskräfteknappheit enorm wichtig. Und wir übernehmen für die Unternehmen die Haftung für Arbeitsunfälle und Berufskrankheiten – wie gesagt auf einem stabilen oder sogar sinkenden Beitragsniveau.

### **Das ist nicht überall bekannt. Muss sich die BG Verkehr stärker nach außen präsentieren?**

Ja, das müssen wir tun, nach dem Motto „Tue Gutes und rede darüber“. Beispielsweise sollten wir uns häufiger in den Verbänden, auf Betriebsversammlungen oder in den Unternehmen zeigen und über unsere Leistungen informieren. Da sind wir manchmal noch zu leise.

**Stefan Höppner** wurde 1968 in Hamburg geboren. Er schloss ein Jurastudium in Hamburg mit dem zweiten Staatsexamen ab und studierte zudem Betriebswirtschaft (Abschluss Diplom-Kaufmann). Höppner ist seit 2016 als Mitglied der Geschäftsführung bei der BG Verkehr tätig. Zuvor arbeitete er 24 Jahre lang bei anderen Berufsgenossenschaften in verschiedenen Funktionen.

# Zahlen & Fakten



## 742.000.000 Euro

Entschädigungsleistungen  
zahlte die BG Verkehr im Jahr 2024 an  
verunfallte Versicherte aller Branchen aus.

Darunter:

**Verletztengelder:** 74.000.000 Euro

**Heilbehandlungen:** 296.000.000 Euro

**Wiedereingliederungen:** 5.000.000 Euro

## Rehabilitation vor Rente

Ob nach einem Arbeitsunfall oder während einer Berufskrankheit – die BG Verkehr versucht, die Gesundheit der Betroffenen wiederherzustellen und die Arbeitskraft zu erhalten. Die Behandlung beginnt so früh wie möglich, ist zeitlich nicht begrenzt und erfolgt mit allen geeigneten medizinischen Mitteln.



## Stürze sind die Unfallursache Nr. 1

Die meisten Leistungen wurden bei Arbeitsunfällen  
bezahlt, die sich im Betrieb ereigneten:

**457.000.000 Euro**

**Reha-Beraterinnen und -Berater unterstützen die Versicherten bei der Rückkehr ins Erwerbsleben und in ein selbstständiges soziales Leben.**

Dazu gehören individuelle Maßnahmen wie Arbeitsplatzsicherung oder -suche, Umschulungen und Qualifizierungen sowie Hilfen für Wohnen, Mobilität und Alltag. Ergänzend werden psychosoziale Betreuung, Rehabilitationssport, Hilfsmittel, Haushaltshilfen sowie Kosten für berufsfördernde Maßnahmen übernommen.



# Autsch!

Der Cartoon für  
mehr Sicherheit

Hey, pass auf,  
dass du  
richtig hebst!

Sitz du  
erst mal  
richtig!



**26.000 Menschen** scheiden jährlich wegen Rückenerkrankungen vorzeitig aus dem Erwerbsleben aus. Das sind fast 15 Prozent derer, die aus gesundheitlichen Gründen in Frührente gehen.

## Das können Sie tun

### Beim Heben:

- immer in die Knie gehen, Rücken gerade halten
- frontal zur Last stehen, nicht verdrehen
- langsame und ruhige Bewegungen machen

### Beim Sitzen:

- Haltung regelmäßig wechseln
- langes Sitzen vermeiden und alle 30 Minuten unterbrechen

### Grundsätzlich:

- Dehnübungen in den Alltag einbauen
- Sport treiben, der den Rücken stärkt



IHRE FRAGE:

***Ich wollte im Büro den Hund meiner Kollegin streicheln und er hat mich gebissen. Ist das ein Arbeitsunfall?***

### **Unsere Antwort von Daniel Wollenberg, Geschäftsführer der Bezirksverwaltung Hamburg**

Auf diese Frage gibt es keine pauschale Antwort. Grundsätzlich darf die BG Verkehr nur Unfälle entschädigen, die im Zusammenhang mit der betrieblichen Arbeit stehen. Falls der Hund also während der Mittagspause in einem Restaurant zubeißt, ist das kein Arbeitsunfall. Und ein Hundebiss im Büro? Wenn sich nach der sorgfältigen Prüfung aller Umstände kein ausreichender Zusammenhang mit der beruflichen Tätigkeit feststellen lässt, ist die BG Verkehr nicht zuständig. In diesem Fall übernimmt die Krankenversicherung die Behandlungskosten.

Grundsätzlich gilt: Die Beschäftigten haben keinen Anspruch darauf, ihren Hund zum Arbeitsplatz mitzunehmen – es sei denn, es handelt sich um ein Assistenztier. Alle anderen Hunde dürfen ihren Lieblingsmenschen nur mit Zustimmung der Unternehmensleitung begleiten. Voraussetzung dafür sollte ein guter Gesundheitszustand des Tieres sein (Wurmkur, Impfungen, Schutz vor Ungeziefer), außerdem natürlich eine aktuelle Versicherung zur Hundehaftpflicht.

© Freepik



# 10.000

***Fragen zu aktuellen Reha-Fällen beantwortet das Team im Servicecenter der BG Verkehr durchschnittlich im Monat.***

## **Freundschaften halten jung**

Wer gute soziale Kontakte pflegt, hat nicht nur mehr Spaß, sondern auch gesundheitliche Vorteile. In einer Studie der Cornell University New York untersuchte ein Wissenschaftlerteam Ende 2025 Blutproben von 2.100 Menschen, die sich über einen längeren Zeitraum einer Gemeinschaft eng verbunden fühlen. Besonderes Augenmerk lag auf Veränderungen des Erbguts und den Entzündungswerten. Das Ergebnis war eindeutig: Langjährige soziale Beziehungen verlangsamten messbar den biologischen Alterungsprozess.

<https://news.cornell.edu>





## Wer krank ist, gehört ins Bett

Manche Beschäftigte wollen trotz einer Erkrankung zur Arbeit gehen. Dieser sogenannte Präsentismus bringt langfristig wenig. Eine aktuelle Studie der technischen Universität Chemnitz untersuchte, wie lange das Leistungsniveau absinkt, wenn Beschäftigte weiterarbeiten, statt sich zu Hause auszukurieren. Ergebnis: Wer krank arbeitet, braucht wesentlich länger, um sich wieder zu erholen. „Es besteht die Gefahr, in eine Spirale aus Überforderung und dauerhafter Erschöpfung zu geraten“, so Co-Autor Dr. Oliver Weigelt von der Universität Groningen.

[www.tu-chemnitz.de](http://www.tu-chemnitz.de)

RÜCK 'N' ROLL

## Tag der Rückengesundheit

Viel zu viele Menschen in Deutschland spüren täglich, dass Rückenschmerzen die Lebensqualität massiv einschränken. Um dem entgegenzuwirken, gilt der 15. März bundesweit als „Tag der Rückengesundheit“. Rückenfachleute aus Rückenschulen, Therapiepraxen, Fitnessstudios und anderen Einrichtungen bieten Veranstaltungen zum Mitmachen an. Eine Übersicht gibt der Kalender auf der Website zum Aktionstag.

[www.agr-ev.de/tdr](http://www.agr-ev.de/tdr)



## Stress rechtzeitig erkennen

Psychische Belastungen am Arbeitsplatz können schwerwiegende Gesundheitsrisiken wie Stress, Burnout oder Depressionen auslösen. Die Verantwortlichen für den Arbeitsschutz müssen deswegen mit einer Gefährdungsbeurteilung rechtzeitig gegensteuern. Für viele Unternehmen ist das Thema allerdings Neuland. Kompetente Hilfestellung mit klar strukturierten Empfehlungen zur Umsetzung finden Sie auf unserer Themenseite im Internet.



**Psychische Belastung in der Gefährdungsbeurteilung**

[www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de)

Webcode: 19263593

## Die DGUV Akademie

Das Institut für Arbeit und Gesundheit der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung (IAG) heißt seit dem 1. Januar 2026 DGUV Akademie. Das Dresdner Institut qualifiziert Fach- und Führungskräfte, entwickelt innovative Lernformate und bringt Menschen zusammen, die sich für gesunde und sichere Arbeit einsetzen.

[www.dguv.de/akademie](http://www.dguv.de/akademie)

## Alles aus einer Hand

Obwohl es die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung schon seit 1885 gibt, ist sie in der Öffentlichkeit – anders als Kranken- und Rentenversicherung – relativ unbekannt. Eine neue Publikation beschreibt das umfangreiche Angebot zur Verhütung von Arbeitsunfällen und Berufskrankheiten sowie zur Entschädigung der Betroffenen.



**Alles aus einer Hand**

Broschüre zu Leistungen der gesetzlichen Unfallversicherung  
[www.dguv.de](http://www.dguv.de)

Webcode: p022472

# Niemand nimmt dir die **Butter** vom Brot



Eigentlich sollte Essen kein Kampf sein. Das weiß auch Ernährungswissenschaftler und Trainer Frédéric Letzner. Wir alle wissen, wie gesunde Ernährung funktioniert, und scheitern trotzdem oft im Alltag. Warum? Gemeinsam mit Berufskraftfahrer Uwe zeigt Letzner, worauf es ankommt – ganz einfach, ohne Kampf.

**U**we, 51, verzieht das Gesicht. „Gesunde Ernährung? Kenne ich“, sagt der Berufskraftfahrer. „Eigentlich weiß ich ja, was man machen müsste. Aber unterwegs geht das halt nicht.“ Uwe arbeitet in einem Alltag, in dem man nicht fragt, ob gerade Zeit für eine ausgewogene Mahlzeit ist. Enge Zeitpläne geben den Takt an. Und irgendwo dazwischen steht Raststätte, Kantine oder Automat. Das bedeutet für Uwe Fast Food und salzige oder süße Snacks, die schnell auf dem Fahrersitz vertilgt werden können. Uwe ist weder faul noch ahnungslos. Er ist schlicht in einem Job, der schnelle Lösungen belohnt.

Mir ist schnell klar: Wenn ich Ernährung mit ihm als Moralthema verhandele („richtig“ oder „falsch“), steigt er innerlich aus. Also frage ich nicht, welche Nahrungsmittel besser wären, sondern: „Woran merkst du eigentlich, dass du essen willst?“ Uwe lacht: „Wenn ich's in der Hand habe.“ Viele Entscheidungen fallen nicht am Tisch, sondern Sekunden vorher: im Stress, aus Gewohnheit oder Müdigkeit.

Im Laufe des Beratungsgesprächs wird deutlich: Es geht bei Uwe selten um echten Hunger. Hunger und Sättigung nimmt er kaum bewusst wahr. Essen ist oft ein Schalter: anstrengender Tag → etwas Deftiges oder Süßes → kurz Ruhe im Kopf. Das ist menschlich. Problematisch wird es, wenn Essen die einzige Strategie bleibt. Uwe bringt es selbst auf



## Mini-Checkliste

- Vor dem Snack: Ist es Hunger oder Stress/Müdigkeit/Durst?
- Beim Essen: Einfach nur essen – Ablenkung reduzieren.
- Nach der Hälfte kurz absetzen: zwei Atemzüge. Habe ich noch Hunger oder reicht es?
- „Später weiteressen“ ist erlaubt. Ich muss den Teller nicht leeren.
- Kleines Unterwegsset:  
Wasser  
+ sättigender Snack (Nüsse oder Müsliriegel)  
+ frischer Snack (Apfel oder Banane)



den Punkt: „Tagsüber ignoriere ich Hunger und Durst. Am Ende der Schicht esse ich dann oft einfach zu viel.“

### Ist das gerade Hunger?

Wir beginnen mit einem Minischritt für unterwegs: einer „10-Sekunden-Frage“, bevor er zugreift. Nicht immer, nicht perfekt – nur oft genug, um den „Autopiloten“ zu stören: „Ist das gerade Hunger oder eher Durst, Stress oder Erschöpfung?“ Nach zwei Wochen sagt Uwe: „Manchmal ist's echt nur Durst. Oder ich brauch kurz frische Luft.“ Wenn der Körper müde ist, wirkt ein Snack verlockend. Oft hilft es aber mehr, kurz innezuhalten, etwas zu trinken oder durchzuatmen und dann neu zu entscheiden.

Was unterwegs erstaunlich gut funktioniert, sind einfache Prinzipien: Hunger ernst nehmen, satt machen, genug trinken, Genuss erlauben. Heißt konkret: Wenn es nur Bäcker oder Tankstelle gibt, sind Kombinationen aus Eiweiß und Ballaststoffen, etwa Körnerbrötchen mit Ei, Quark oder Käse, oft länger sättigend als Weißbrot und Süßkram. Dazu etwas Frisches wie Obst oder Gemüse. Uwe sagt irgendwann: „Wenn ich erst was Richtiges im Bauch habe, ist der Süßkram gar nicht mehr so laut.“ Genau darum geht es: nichts verbieten, sondern Druck rausnehmen. Auch Süßes ist erlaubt. Bewusst und genussvoll, nicht als Stressventil nebenbei.

### Pausen beim Essen helfen

Eine große Baustelle ist Uwes Esstempo. Er isst schnell, gelernt über Jahre. Doch Sättigung braucht Zeit. Wer schlingt, merkt oft erst zu spät, dass es reicht. Mein pragmatischer Trick: nach der Hälfte kurz absetzen, zwei Atemzüge, dann weiter. Keine große Achtsamkeitsshow, nur eine kleine Bremse.

Auch Ablenkung spielt eine Rolle. „Die ersten drei Bissen ohne Handy oder Radio“ reichen oft schon, um Tempo und Sättigung besser zu treffen. Und dann ein alter Glaubenssatz: „Den Teller immer leer essen.“ Viele essen weiter, obwohl sie satt sind, aus Gewohnheit. Hilfreich ist die Frage: „Bin ich noch hungrig oder esse ich gerade, weil ich es so gelernt habe?“

Entlastend wirkt dabei ein einfacher Gedanke: Du darfst später weiteressen. Diese Erlaubnis nimmt häufig den Druck, sofort alles aufzuessen. Aus meiner Arbeit weiß ich:

*Wer schlingt, merkt erst zu spät, dass es reicht, und fühlt sich danach schwer und müde.*

*Kleine Pausen helfen zu fühlen, was der Körper gerade wirklich braucht.*



Wenn Essen erlaubt ist, verliert es oft an Macht, auch der „ungesunde Kram“. Entscheidend sind Maß und Umgang, nicht Verbote.

### Feierabend richtig einläuten

Zum Schluss wird Uwes Feierabendritual wichtig. „Das Bier hab ich mir verdient“, sagt er. Die Frage ist nicht, ob das gut oder schlecht ist, sondern: Wofür steht es? Belohnung? Abschalten? Wenn Süßes und Alkohol allein zur Stressregulation dienen, greift man schnell automatisch und unbewusst danach. Also suchen wir Alternativen, die den Arbeitstag bewusst beenden: ein kurzer Spaziergang, eine heiße Dusche, ein paar Minuten Ruhe oder Musik. Etwas, das den Feierabend einläutet, bevor der Kühlschrank übernimmt.

Das Schöne an der Arbeit mit Uwe: Es geht nicht um Disziplin oder Verbote, sondern um Wohlbefinden. Er beginnt, Pausen zu planen und Essen vorzubereiten. Sein kleines Unterwegsset: Wasser, eine Handvoll Nüsse oder ein Müsliriegel, etwas Frisches wie Apfel oder Banane. „Ist ja keine Raketenwissenschaft“, sagt er. Stimmt. Gesund essen heißt nicht, alles anders zu machen, sondern ein bisschen öfter die nächstbessere Entscheidung zu treffen. Und wieder mehr Kontakt zu den eigenen Signalen zu bekommen.

Frédéric Letzner  
Ernährungswissenschaftler  
[www.fredericletzner.de](http://www.fredericletzner.de)

## INDIVIDUALPRÄVENTION

# Arbeiten trotz Berufskrankheit

Rückenschmerzen konnten bis 2020 nur als Berufskrankheit anerkannt werden, wenn die Betroffenen die belastende Tätigkeit aufgaben. Das muss heute nicht mehr sein: Individuelle Präventionsmaßnahmen ermöglichen die Weiterarbeit.

**E**ine „beruflich verursachte“ Erkrankung der Wirbelsäule wird bei Versicherten der BG Verkehr oft durch das Bewegen schwerer Lasten verursacht. Bis Ende des Jahres 2020 wurde ein Bandscheibenvorfall in der Lendenwirbelsäule allerdings nur dann als Berufskrankheit anerkannt, wenn die Betroffenen gleichzeitig ihre bisherige berufliche Tätigkeit aufgaben (der sogenannte Unterlassungszwang). Damit wollte der Gesetzgeber die Betroffenen schützen. Mittlerweile hat sich der Blick auf die Situation verändert.

## Selbstbestimmung statt Jobverlust

Heute wird der Selbstbestimmung der Beschäftigten mehr Wert beigemessen. Positive Erfahrungen mit anderen Berufskrankheiten zeigten, dass ein Verbleib in der Berufstätigkeit gelingen kann. Eine grundlegende Unterstützung ist die Teilnahme an individuell zugeschnittenen Präventionsmaßnahmen. Als „Musterbeispiel“ gilt das Verfahren zur Behandlung schwerer entzündlicher Hauterkrankungen mit beruflichem Hintergrund. Es wurde vor über 50 Jahren eingeführt und hat sich seitdem immer weiterentwickelt. Der Erfolg lässt

sich messen: Mehr als 70 Prozent der schwer Erkrankten verblieben mit Individualprävention und Nachsorge am Arbeitsplatz (Auswertung der Meldungen aus dem Jahr 2007). Die Phase der Arbeitsunfähigkeit verringerte sich von 35 auf neun Tage pro Jahr. Angesichts des Fachkräftemangels und der alternden Bevölkerung bekommt Individualprävention damit auch eine sozialpolitische Bedeutung.

*Die Angebote der BG Verkehr zur individuellen Prävention schützen besonders gefährdete Personen vor der Verschlimmerung einer Berufskrankheit.*

## Ursache klären und Lebensstil ändern

Oft liegt die Ursache für Rückenschmerzen außerhalb der Berufstätigkeit. Erschlaffte Muskulatur und eine einseitig belastete Wirbelsäule erzeugen gern hartnäckige Verspannungen oder Schmerzen – zum Beispiel bei Menschen, die viel sitzen müssen (oder wollen). Für Betroffene ist vor allem die Erkenntnis wichtig, dass sie diesen Schmerzkreislauf durchbrechen können, indem sie ihren Lebensstil ändern. Die wichtigsten Bausteine sind mehr Bewegung, gesunde Ernährung und Entspannungstechniken, mit denen sich Stress verarbeiten lässt.

Das Angebot an Hilfen ist vielfältig: Die **gesetzliche Krankenversicherung** richtet sich mit zertifizierten Präventionskursen für die Rückengesundheit an Menschen in allen Altersstufen. Die **Deutsche Rentenversicherung** hat für Berufstätige das eigene Präventionsprogramm „RV Fit“ aufgebaut. Der Mix aus Bewegung, Ernährung und Umgang mit Stress soll frühzeitig bleibende Gesundheitsschäden verhindern. Für Menschen, deren Arbeitsfähigkeit bereits gefährdet oder gemindert ist, kommt ein medizinisches Rehabilitationsverfahren in Betracht.



© Freepik; Shutterstock | Pixel-Shot

### Frühe Hilfen

Mit Beginn des Jahres 2026 hat die BG Verkehr ihr Angebot an individualpräventiven Maßnahmen erweitert: Beschäftigte, die in besonderer Weise rückenbelastend tätig sind, können bereits während des laufenden Berufskrankheitenverfahrens in Absprache mit der Leistungsabteilung aus drei therapeutischen Maßnahmen wählen.

1. Persönliche Einzelberatung direkt am Arbeitsplatz, um schmerzhaftige Arbeitsabläufe zu verändern und Bewegungseinschränkungen zu reduzieren. Für die direkte Beratung wurde die Firma Nauroz Gesundheitsmanagement gewonnen.
2. Rückentraining zu Hause mit der digitalen Gesundheitsanwendung (App) „KAIA Rückenschmerzen“.
3. Teilnahme an einem zertifizierten Rückenpräventionskurs der örtlichen Volkshochschule.

### Runder Tisch bei Berufskrankheit

Und wenn das nicht ausreicht? Mit dem Bescheid der Anerkennung als Berufskrankheit erhalten Betroffene weitere Vorschläge, sofern sie ihre bisherige Tätigkeit beibehalten wollen und aus medizinischer Sicht arbeitsfähig sind.

Sehr bewährt hat sich in den letzten Jahren der „Runde Tisch“ am Arbeitsplatz, der natürlich nur mit Einverständnis der Beschäftigten einberufen wird. Hier besprechen die erkrankte Person, ein Vorgesetzter sowie eine Aufsichts-

person der BG Verkehr, welche Probleme die Rückenschmerzen bei der Arbeit machen und wie man sie lösen könnte. Möglicherweise hilft zum Beispiel ein höhenverstellbarer Arbeitstisch, eine organisatorische Veränderung zur Reduzierung der Lastgewichte oder ein Fahrersitz mit verbesserter Dämpfung. Nach Möglichkeit soll auch der betriebsärztliche Dienst mit seinem Fachwissen am „Runden Tisch“ vertreten sein, da häufig der Übergang zum innerbetrieblichen Gesundheitsmanagement (BGM) fließend ist.

Das Ergebnis der Gespräche am „Runden Tisch“ ist ein Plan mit konkreten Maßnahmen, Kostenträgern und einer Zeitleiste – ein Konzept, das alle ins Boot holt und auch Pflichten für alle mit sich bringt. Darüber hinaus erhalten die Betroffenen entweder individuelle therapeutische Angebote oder zum Beispiel die Möglichkeit zur Teilnahme an einem Rückenkolleg.

### Ausblick

Mit Individualprävention trotz Wirbelsäulenerkrankung im Job zu bleiben, ist das Ziel all dieser Bemühungen. Damit ist Umschulung oder vorzeitige Berentung anders als früher nur noch eine Option von mehreren. In den kommenden Jahren sollen ähnliche Angebote für Erkrankungen der Schulter- oder Kniegelenke folgen.

**Dr. Kerstin Einsiedler**

Arbeitsmedizinerin bei der BG Verkehr

## »Gefahrenlage entscheidet«



**Wolfgang Laske**

Mitglied der Geschäftsführung,  
verantwortlich für den  
Geschäftsbereich Prävention  
der BG Verkehr

Der Wegfall der Pflicht zur Bestellung eines Sicherheitsbeauftragten ab 20 Beschäftigten verspricht weniger Bürokratie. Arbeitssicherheit bleibt Führungsaufgabe. Wolfgang Laske, Mitglied der Geschäftsführung und Präventionsleiter der BG Verkehr, erklärt, worauf es jetzt ankommt.

### **Herr Laske, wie können kleine Unternehmen entscheiden, ob sie einen Sicherheitsbeauftragten benötigen?**

Eine wertvolle Unterstützung bei dieser Entscheidung bietet die Beratung durch die Fachkraft für Arbeitssicherheit im Rahmen der gesetzlich vorgeschriebenen arbeitsmedizinischen und sicherheitstechnischen Betreuung. Kriterien regelt die DGUV Vorschrift 1. Entscheidend ist allerdings nicht allein die Beschäftigtenzahl, sondern vor allem die konkrete Gefahrenlage im Betrieb, die sich aus der Art und dem Ausmaß der Unfall- und Gesundheitsgefahren ableiten lässt. Informationsschriften der Unfallversicherungsträger ergänzen das Beratungsangebot.

### **Welchen Nutzen hat eine Sicherheitsbeauftragte oder ein Sicherheitsbeauftragter über die reine Pflichterfüllung hinaus?**

Sicherheitsbeauftragte sind eine praxisnahe Unterstützung im Betrieb. Sie sind in das Betriebsgeschehen eingebunden, kennen die Arbeitsabläufe, sind schnell ansprechbar und verfügen über Wissen aus kostenfreien Qualifizierungsseminaren der Unfallversicherungsträger. Gerade in kleinen und mittleren Unternehmen sind sie oft die einzige regelmäßig im Arbeitsschutz fortgebildete Ansprechperson vor Ort. Ihre kollegiale Stellung stärkt zudem die Akzeptanz von Arbeitsschutzmaßnahmen.

### **Wie bleibt Sicherheit im Rahmen des Bürokratieabbaus nachweisbar?**

Der zentrale Nachweis ist die Gefährdungsbeurteilung nach dem Arbeitsschutzgesetz. Sie zeigt, dass Gefahren erkannt und geeignete Maßnahmen umgesetzt wurden. Auch ohne verpflichtende Sicherheitsbeauftragte bleibt die Bestellung und die Betreuung durch Fachkräfte für Arbeitssicherheit und Betriebsärztinnen bzw. Betriebsärzte gesetzlich vorgeschrieben. Die neue DGUV Vorschrift 2 stärkt zudem flexible, auch digitale Betreuungsformate. Entscheidend ist die Eigenverantwortung der Unternehmen. Sie ist der Schlüssel für weniger Bürokratie bei gleichbleibend hohem Sicherheitsniveau.

## Impressum

### **Herausgeberin:**

Berufsgenossenschaft  
Verkehrswirtschaft  
Post-Logistik  
Telekommunikation  
Ottenser Hauptstraße 54  
22765 Hamburg  
Tel. 040 3980-0

### **Gesamtverantwortung:**

Stefan Höppner,  
Vorsitzender  
der Geschäftsführung

### **Prävention:**

Wolfgang Laske,  
Leiter des Geschäftsbereichs

### **Redaktionsleitung:**

Dr. Marc Sgonina (msg)

### **Redaktion:**

Moritz Heitmann (mh),  
Björn Helmke (bjh),  
Dorothee Pehlke (dp)

### **Leserbriefe:**

redaktion@sicherheitsprofi.de

### **Gestaltung/Herstellung:**

contenova UG  
Kollwitzstraße 66, 10435 Berlin

### **Druckerei:**

Bonifatius GmbH  
Karl-Schurz-Straße 26, 33100 Paderborn



[www.blauer-engel.de/uz195](http://www.blauer-engel.de/uz195)

Dieses Druckerzeugnis ist mit dem Blauen Engel ausgezeichnet.

**Redaktionsschluss dieser Ausgabe: 26. Januar 2026**

Der SicherheitsProfi erscheint viermal jährlich. Der Bezugspreis ist im Mitgliedsbeitrag enthalten.

## So erreichen Sie die BG Verkehr



Fragen zu einem Arbeitsunfall, zum Versicherungsschutz oder zu einer Berufskrankheit beantwortet unser Servicecenter unter der Telefonnummer 040 3980-1010.

### Hauptverwaltung Hamburg

Ottenser Hauptstraße 54  
22765 Hamburg  
Tel. 040 3980-0  
E-Mail: mitglieder@bg-verkehr.de  
info@bg-verkehr.de  
praevention@bg-verkehr.de  
www.bg-verkehr.de

### Dienststelle Schiffssicherheit

Brandstwierte 1  
20457 Hamburg  
Tel. 040 36137-0  
E-Mail: schiffssicherheit@bg-verkehr.de  
www.deutsche-flagge.de

### ASD – Arbeitsmedizinischer und Sicherheitstechnischer Dienst der BG Verkehr

Tel. 040 3980-2250  
E-Mail: asd@bg-verkehr.de  
www.asd-bg-verkehr.de

### Bezirksverwaltung Hamburg

Ottenser Hauptstraße 54  
22765 Hamburg  
Tel. 040 325220-0  
E-Mail: hamburg@bg-verkehr.de

### Bezirksverwaltung Hannover

Walderseestraße 5  
30163 Hannover  
Tel. 0511 3995-6  
E-Mail: hannover@bg-verkehr.de

### Bezirksverwaltung Berlin

Axel-Springer-Straße 52  
10969 Berlin  
Tel. 030 25997-0  
E-Mail: berlin@bg-verkehr.de

### Bezirksverwaltung Dresden

Hofmühlenstraße 4  
01187 Dresden  
Tel. 0351 4236-50  
E-Mail: dresden@bg-verkehr.de

### Bezirksverwaltung Wuppertal

Aue 102  
42103 Wuppertal  
Tel. 0202 3895-0  
E-Mail: wuppertal@bg-verkehr.de

### Bezirksverwaltung Wiesbaden

Wiesbadener Straße 70  
65197 Wiesbaden  
Tel. 0611 9413-0  
E-Mail: wiesbaden@bg-verkehr.de

### Bezirksverwaltung München

Deisenhofener Straße 74  
81539 München  
Tel. 089 62302-0  
E-Mail: muenchen@bg-verkehr.de

### Bezirksverwaltung Tübingen

Europaplatz 2  
72072 Tübingen  
Tel. 07071 933-0  
E-Mail: tuebingen@bg-verkehr.de

### Datenschutz

Für den Magazinversand verwenden und speichern wir Ihre Adressdaten. Diese werden ausschließlich und unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zum Datenschutz für den Versand des SicherheitsProfi genutzt. Lesen Sie unsere Datenschutzhinweise zur Verarbeitung personenbezogener Daten unter: [www.bg-verkehr.de](http://www.bg-verkehr.de) | Webcode: 18709008

## Adressänderungen und Abbestellungen

Bei Adressänderungen und Abbestellungen den Zustellcode Ihrer Ausgabe angeben.

Sie finden ihn über der Adresszeile auf der Rückseite des Magazins. Änderungen per Mail an:

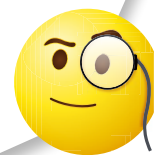
[redaktion@sicherheitsprofi.de](mailto:redaktion@sicherheitsprofi.de)

Die nächste Ausgabe erscheint Ende Mai 2026.



## Die Lösungen für „Testen Sie Ihr Wissen“ von Seite 5

Frage 1 – a, c  
Frage 2 – a  
Frage 3 – b

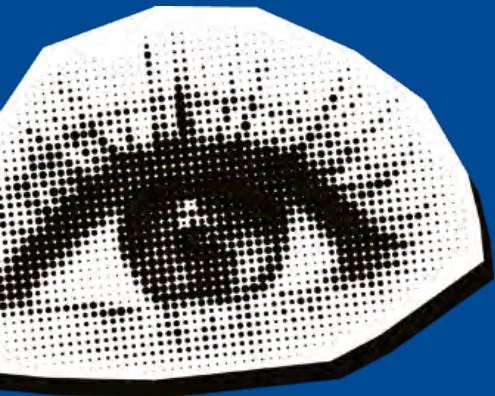


## Neuer Service: Unser Onlinemagazin

Ab sofort gibt es unseren SicherheitsProfi auch als Onlinemagazin – immer und überall, egal ob am Computer, Tablet oder auf Ihrem Smartphone.

[www.sicherheitsprofi.de](http://www.sicherheitsprofi.de)





***Null Blabla.  
Mehr Wissen!***

**Der Newsletter  
der BG Verkehr**



**Direkt anmelden!**

[www.bg-verkehr.de/  
medien/newsletter](http://www.bg-verkehr.de/medien/newsletter)